



Segunda sesión

Jueves 23 de septiembre de 2004, a las 15 horas

Presidente: Sr. Schindler

Original francés: El PRESIDENTE

Les doy la bienvenida a todos a esta sesión plenaria de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria.

Les ruego que disculpen el atraso con el que hemos empezado, pero el día de hoy es fuera de lo común, como lo habrán sin duda comprendido. En las dos semanas transcurridas hemos tenido que hacer frente a una gran carga de trabajo, y les agradezco a todos el profesionalismo y el tesón de que han hecho gala.

Les propongo comenzar examinando la situación en que se encuentran los documentos, a fin de poder organizar las labores de esta tarde y de mañana.

Doy pues la palabra al Secretario de la Mesa de la Conferencia.

Original francés: El SECRETARIO DE LA MESA DE LA CONFERENCIA

Por lo que a los documentos se refiere, todos ustedes deben tener en su posesión los documentos en tres idiomas de la resolución relativa a la cooperación técnica, así como también los informes de la Comisión núm. 1 y de la Comisión núm. 3. Por consiguiente, espero que esta tarde en plenaria estemos en condiciones de poder ya tratar estos temas.

Se me acaba de comunicar que los informes en inglés, francés y español de la Comisión núm. 2 estarán disponibles recién esta noche tarde, lo que significa que dispondremos de ellos mañana por la mañana. Por lo tanto, no podremos examinar este informe como estaba previsto. Si ustedes están de acuerdo, proponemos examinar esta tarde la resolución relativa a la cooperación técnica, el informe de la Comisión núm. 1 y el informe de la Comisión núm. 3, en ese orden.

Mañana, por la mañana, tras las reuniones de los Grupos, reanudaremos el examen del informe de la Comisión núm. 2 y los otros puntos, a saber, el instrumento y las dos resoluciones, que estarán a su disposición antes de las reuniones de los Grupos.

Original francés: El PRESIDENTE

Propongo que hoy examinemos la resolución relativa a la cooperación técnica y luego los informes de las Comisiones núms. 1 y 3, respectivamente.

Estoy dispuesto a aprobar esa proposición. Supongo que todos habrán tenido tiempo de examinar esos informes desde el momento en que se publicaron hasta el comienzo de esta sesión.

Si no hay objeciones al respecto, adoptaremos ese programa.

RESOLUCIÓN RELATIVA A LA COOPERACIÓN TÉCNICA PARA REFORZAR LAS CAPACIDADES DE LAS ADMINISTRACIONES NACIONALES RESPONSABLES DE LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO: PRESENTACIÓN, DISCUSIÓN Y ADOPCIÓN

Original francés: El PRESIDENTE

Invito al representante del Gobierno de Indonesia, que ha sometido el proyecto de resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, a presentarnos dicho texto.

Original inglés: Sra. HENDARTI (*gobierno, Indonesia*)

En este proyecto de resolución señalamos la necesidad de proporcionar cooperación técnica a los Estados Miembros para que desarrollen un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones del trabajo marítimo. En ese sentido, hemos identificado diferentes áreas que habría que abordar: en primer lugar, desarrollar la capacidad nacional institucional para la inspección y certificación de las condiciones del trabajo marítimo; en segundo lugar, proporcionar formación e intercambiar conocimientos y experiencias en materia de formulación de políticas, reglamentación y procedimientos en el ámbito nacional; en tercer lugar, reforzar las medidas tendientes a desarrollar la cooperación y el intercambio de información, así como la prestación de asistencia material en los planos internacional, regional y bilateral para apoyar la ratificación y aplicación del convenio en el ámbito nacional.

En este respetable foro, quisiéramos que este proyecto de resolución fuera apoyado por todos los Grupos, es decir, los gobiernos y los interlocutores sociales, a fin de reforzar las medidas y de lograr la ratificación y la consiguiente aplicación del instrumento en el plano nacional.

Original francés: El PRESIDENTE

¿Desea alguien hacer alguna observación general sobre el proyecto de resolución?

Original inglés: Sr. ZHANG (*gobierno, China*)

En nombre del Grupo Gubernamental, quisiera señalar que mi Grupo ha examinado el proyecto de resolución en su reunión de esta mañana y que la apoya por unanimidad. Durante la reunión, se sugirieron uno que otros cambios, de carácter redaccional esencialmente. Con la ayuda de ciertos delegados y de la Secretaría hemos preparado los siguientes cambios que sometemos a su consideración.

Original francés: El PRESIDENTE

Yo preferiría que hablemos primeramente de lo general, y que luego examinemos este proyecto de resolución, párrafo por párrafo; le sugiero proponer estas modificaciones en ese momento.

Original inglés: Sr. LINDEMANN (*Vicepresidente, Grupo de los Armadores*)

El Grupo de los Armadores tuvo la posibilidad, esta mañana, de examinar este proyecto de resolución y hubo un buen intercambio de ideas al respecto y algunos de nuestros colegas preguntaron si no sería un tanto prematuro a estas alturas solicitar lo que figura en el texto de esta resolución, a nivel de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Hubo quien consideró que nunca era demasiado pronto para empezar a promover un convenio cuando entra en vigor, de manera que el punto de vista que prevaleció al término de nuestra reunión fue que entendíamos a lo que aspira este proyecto de resolución y le prestamos pleno apoyo.

Original inglés: Sr. ORRELL (*Vicepresidente, Grupo de la Gente de Mar*)

Nosotros también examinamos este proyecto de resolución en nuestro Grupo y tuvimos la misma inquietud inicial sobre si era oportuno presentarla en esta Conferencia en vez de en la Conferencia de junio, pero pensamos que esa cuestión debía haberse tratado antes de sometérsela y que, puesto que ése no era el caso, ahora procedía examinarla. Habida cuenta de la opinión de la gente de mar en cuanto a la aplicación de las normas de la carta de derechos a la que nos estamos refiriendo y de la necesidad de que los gobiernos estén dispuestos a aplicar y hacer cumplir efectivamente esos derechos y que puedan hacerlo, consideramos que esta resolución es fundamental y, por consiguiente, le prestamos nuestro pleno apoyo.

Original francés: El PRESIDENTE

Este proyecto de resolución acaba de ser apoyado en forma tripartita y ahora vamos a pasar a considerarlo en forma pormenorizada. Este texto puede ser objeto de enmiendas con arreglo al procedimiento de subenmiendas a nivel de Comisión, según el cual toda enmienda propuesta debe ser apoyada. Empecemos por el preámbulo, que consta de cinco párrafos. Empecemos por el primero, ¿alguna propuesta de enmienda? ¿Puedo considerar que se adopta el preámbulo?

(Se adopta el preámbulo.)

A continuación, pasamos al primer párrafo dispositivo, que consta de tres apartados *a)*, *b)* y *c)*, ¿alguna observación?

Cedo la palabra al Sr. Jennings, quien desea hacer una observación.

Original inglés: Sr. JENNINGS (*representante adjunto del Secretario General de la Conferencia*)

Voy a dar lectura al apartado *a)* del primer párrafo dispositivo del texto inglés con las enmiendas sugeridas para «desarrollar las instituciones y la capacidad nacionales para la inspección y la certificación en relación con las condiciones de trabajo marítimo». Habría que suprimir en inglés «of» y reemplazarla por «with respect to». Esta enmienda también se aplica al apartado *b)*. Quisiera señalar a la atención de la Conferencia un cambio que habría que introducir en el último párrafo preambular que figu-

ra en la primera página de la versión inglesa, si se adoptaran estas dos enmiendas.

Original francés: El PRESIDENTE

De no haber objeciones, consideraré que se adopta el párrafo 1.

(Se adopta el párrafo 1.)

Ahora, les propongo que pasemos al párrafo 2. Cedo la palabra al delegado gubernamental de China, quien desea proponer cambios.

Original inglés: Sr. LI (*gobierno, China*)

Tenemos una propuesta con respecto al apartado *a)* del párrafo 2. Voy a dar lectura al nuevo texto lentamente, para que puedan compararlo.

«Ponga en práctica un plan de acción de cooperación técnica a fin de que las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo puedan desarrollar la capacidad necesaria para aplicar de manera efectiva las disposiciones pertinentes del Convenio y de que los Estados Miembros puedan ratificarlo.»

En el apartado *b)*, añadiríamos las palabras siguientes antes de «facilite»: «estudie un mecanismo tripartito apropiado para facilitar la aplicación...».

Quiero añadir que deseamos simplemente precisar el mecanismo de redacción de los manuales y el material de formación. Quizá habría que decir que dicho mecanismo debería ser tripartito.

Original inglés: Sr. LINDEMANN (*Vicepresidente, Grupo de los Armadores*)

En todo caso, desearíamos que en el apartado *b)* se mencione una comisión tripartita. En esto estaríamos de acuerdo con los gobiernos.

Original francés: El PRESIDENTE

Si no hay otras observaciones consideraré que se adopta el párrafo 2.

(Se adopta el párrafo 2.)

Si no hay objeciones, ¿puedo considerar que se adopta la resolución?

(Se adopta la resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo, tal y como ha sido enmendada.)

Original inglés: Sr. ZHANG (*gobierno, China*)

Quiero señalar que durante los debates en el Grupo Gubernamental, algunos gobiernos declararon que era necesario que la Conferencia Marítima adoptase una resolución sobre este tema.

Original árabe: Sr. YAHMADI (*gobierno, Túnez*)

La delegación de Túnez apoya esta resolución y agradece a la delegación de Indonesia que la haya presentado.

Mediante el proyecto de Convenio refundido se pretende reemplazar unos 60 convenios y recomendaciones que en la actualidad están en vigor. Así pues, este proyecto de Convenio abarca ámbitos diferentes y variados. Por otro lado, el futuro convenio generará obligaciones adicionales para los Estados Miembros, incluida la puesta en marcha de mecanismos eficaces de control e inspección de los buques. El cumplimiento de estas obligaciones requiere el desarrollo y la rehabilitación tanto de las administraciones nacionales como de las capacida-

des de sus empleados — en particular los inspectores de trabajo marítimo —, con el fin de que puedan desempeñar con eficacia las tareas que les estén asignadas, las cuales son a veces múltiples y complejas. El resultado esperado sólo puede lograrse proporcionando a dichos empleados una formación específica y completa en la que se tenga en cuenta la diversidad y la multiplicidad de los instrumentos jurídicos cuya aplicación deben controlar. Dado que la satisfacción de dichas exigencias requiere la movilización de abundantes recursos de los que muchos Estados podrían carecer, el medio ideal de hacer realidad ese objetivo sería la cooperación técnica, esto es, la elaboración de un plan de acción en materia de cooperación técnica encaminado a brindar asistencia a los Estados que la necesiten para rehabilitar sus administraciones y desarrollar las capacidades de sus recursos humanos, en especial las de los inspectores de trabajo marítimo. De esta forma, los Estados estarán en disposición de poner en práctica de forma apropiada las disposiciones del futuro convenio, lo que garantiza una amplia ratificación del mismo.

**INFORME DE LA COMISIÓN NÚM. 1:
PRESENTACIÓN, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN**

Original francés: El PRESIDENTE

Si no hay observaciones al respecto, vamos a empezar con el informe de la Comisión núm. 1, que, les recuerdo, se encargó de examinar el preámbulo, los artículos, el Título 5, la nota explicativa y los anexos del proyecto de convenio refundido. Este informe figura en *Actas* núm. 4. La Mesa de la Comisión estaba compuesta de la manera siguiente: Presidente: Sr. Carlton; Vicepresidente gubernamental: Sr. Jeon; Vicepresidente de los armadores: Sr. Hajara, y Vicepresidente de la gente de mar: Sr. Orrell.

Cedo ahora la palabra al Ponente de dicha Comisión, el Sr. Shinguadja, para que nos presente los trabajos de la Comisión.

Original inglés: Sr. SHINGUADJA (*Ponente de la Comisión núm. 1*)

En primer lugar, quisiera expresar mi más sincero agradecimiento a los miembros de la Comisión núm. 1, que me han confiado la misión de presentarles un informe de nuestra labor, el cual me ha brindado pues el privilegio de dirigirme a esta Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. La Comisión núm. 1 pasó a examinar dos documentos: el proyecto recomendado para un convenio refundido sobre el trabajo marítimo, y el comentario sobre ese proyecto recomendado de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Como ya nos lo indicara durante la apertura de la Conferencia, la Sra. Dombia-Henry, este proyecto fue recomendado por el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo al cabo de tres años de arduas labores. Con el comentario preparado por la Oficina ha ofrecido una explicación sumamente útil y clarísima de la manera en que se elaboró este proyecto y la razón de ser de sus disposiciones o de las posibles opciones a dichas disposiciones. Por lo tanto, nuestra Comisión ha tenido por cometido examinar el preámbulo, los artículos, el Título 5 y los anexos al proyecto. Ha sido una tarea ingente, puesto que debíamos analizar no sólo cuestiones de principio, sino también textos en los que se regulaban unos procedimientos de inspección sumamente

detallados. Hemos estudiado textos que estaban ya pues entre corchetes o entre llaves. Hemos dispuesto de poco tiempo para debatir sobre unos temas sumamente importantes para todos. Hemos celebrado 13 sesiones en total.

La Comisión ha adoptado disposiciones sobre una serie de cuestiones de fondo importantísimas. Me referiré brevemente a tres de ellas. En lo que respecta al preámbulo, el cambio más importante ha sido la inclusión de una referencia específica a la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, lo cual reviste capital importancia para la gente de mar.

En lo referente a los artículos, se adoptaron algunas disposiciones que figuraban entre corchetes, mientras que sobre otras no se pudo llegar a un acuerdo. No obstante, los debates que se reflejan fielmente en el informe nos van a resultar muy útiles en debates futuros.

En cuanto al artículo II, no pudimos llegar a un acuerdo sobre su párrafo 4, *a*) acerca de la conveniencia de que el Convenio se aplique o no a buques de dimensiones inferiores a un mínimo establecido.

También se han celebrado debates largos sobre el párrafo 6, pero infructuosos sobre la exclusión de los buques que no efectúan travesías internacionales.

Con todo, es para mí un placer comunicarles que en relación con el párrafo 4, *d*), que hubiera excluido explícitamente las torres de perforación de las plataformas petroleras convinimos en suprimirlo por completo. Ahora corresponde a los Miembros decidir caso por caso.

La cuestión polémica del artículo III, pudo resolverse al cabo de un debate largo y arduo, como bien saben todos ustedes. Si lo logramos fue gracias a la intervención de nuestro Presidente. Parte del compromiso incluía trasladar la referencia de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo al preámbulo, como les he mencionado.

Como recordaremos cuantos nos dedicamos a esta labor desde el principio, una cuestión fundamental, sobre todo para los gobiernos, ha consistido en llegar a un acuerdo sobre el significado de la locución «equivalencia sustancial». La cuestión pudo resolverse finalmente gracias a la ayuda del Consejero Jurídico. Creo que al lograr este acuerdo hemos abierto la puerta para que muchos países ratifiquen el presente Convenio en cuanto sea adoptado por la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, es decir, dentro de un año más o menos.

Pese a muchos debates la Comisión no ha podido llegar a una conclusión en cuanto al número de ratificaciones registradas. Actualmente, el porcentaje total del arqueo bruto mundial marítimo necesario para que el Convenio entre en vigor viene preceptuado en el artículo VIII. La Comisión tampoco ha logrado enmendar el Convenio y el Código tal y como lo prevén los artículos XIV y XV. Eso es algo de lo que podemos ocuparnos al término de la discusión final de la Conferencia Marítima. Después de unos días, la Comisión declara que acoge con agrado lo que se ha dado en llamar el plato fuerte del Convenio, es decir, el Título 5, relativo a la aplicación y al control de la aplicación. No llegamos a un acuerdo sobre el párrafo 3 del preámbulo, aunque sí es cierto que la Comisión pasó algún tiempo intercambiando opiniones sobre si la Parte A del Código incluida en este Título debería ser o no

enmendada de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo XIV.

La gente de mar y unos pocos gobiernos indicaron que podría no ser una buena idea dificultar todo cambio del Título, sobre todo porque el Título 5 es nuevo y quizás necesite revisión una vez que tengamos más experiencia en cuanto a su aplicación. Los armadores y muchos gobiernos prefirieron dificultar las enmiendas para que así las autoridades y el sector industrial tuvieran cierto nivel de estabilidad una vez que invirtieran recursos a la hora de instaurar nuevos sistemas.

Les hablaré ahora de las reglas, las normas y las pautas relativas a las responsabilidades del Estado de abanderamiento. El año pasado en Nantes el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo introdujo cambios importantes en el texto en lo que se refiere a la autorización de instituciones públicas y otras organizaciones para llevar a cabo inspecciones y/o expedir certificados con arreglo al presente Convenio. Este texto entre corchetes fue adoptado con muy pocos cambios.

En lo que respecta a las reglas, normas y pautas, el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima, los cambios también han sido pocos.

En cuanto al certificado de trabajo marítimo se llegó a la conclusión que se emitiría por un período que no superara los seis meses. Para alcanzar este compromiso fue preciso modificar algunas disposiciones relativas a lo que ha de ser comprobado por el Estado de abanderamiento, antes de que expida este certificado provisional.

También se acordó que en algunos casos este certificado dejará de ser válido, cuando se hayan producido cambios importantes en la estructura y en el equipo mencionados en el Título 3.

En cuanto a la disposición relativa a la transmisión por parte de la autoridad competente al Estado de abanderamiento de las copias de estos certificados y otra información, ha sido incorporada a las pautas.

No se adoptaron los párrafos 9, 10 y 11 de la norma A5.1.3, referente a la forma y la estructura del certificado marítimo y de la declaración de conformidad de trabajo marítimo, y a la manera en que la autoridad competente ha de elaborarle y aprobarle. No obstante, este texto no hace justicia a la labor realizada para mejorar el texto existente, ni al anexo correspondiente. Lamentablemente, la Comisión no ha tenido tiempo para que esta labor fuese examinada adecuadamente por los armadores y la gente de mar, aunque estoy seguro de que tendrán un efecto muy positivo en la discusión de esta cuestión en la Conferencia.

Señor Presidente, las reglas, normas y pautas relativas a la inspección y a la aplicación, nos han planteado algunos retos interesantes.

El párrafo 7 de la norma A5.1.4, de ser adoptado, habilitaría a los inspectores para prohibir a un barco abandonar el puerto hasta que se tengan motivos suficientes para pensar que se da un caso de no conformidad, contrario a los requisitos, incluidos los derechos de la gente de mar, con arreglo al presente Convenio, o representa una grave amenaza para la salud o seguridad de la gente de mar. La Comisión también adoptó el párrafo en que se prevén indemnizaciones en caso de abusos por parte de los inspectores.

Asimismo, una disposición de una pauta anterior, referente a posibles conflictos de intereses de los inspectores, ha sido enmendada ligeramente, antes de cobrar carácter obligatorio al incorporarse a la norma.

Para concluir, la Comisión consiguió algunos progresos respecto a las cuestiones vinculadas al control por parte del Estado rector del puerto, pues adoptó cambios en el párrafo 1 de la norma A5.2.1. De ahora en adelante, cuando un oficial autorizado suba a bordo de un buque para llevar a cabo una inspección, y considere que existen razones para creer que el buque ha cambiado su pabellón con el objetivo de sustraerse a la aplicación del presente Convenio, el inspector podrá proceder a una inspección más detallada. No obstante, la Comisión tuvo muchos problemas con la parte relativa al momento oportuno para llevar a cabo esa inspección, y no se pudo progresar más en lo que se refiere a la cuestión del control por parte del Estado rector del puerto.

Así pues, señor Presidente y distinguidos delegados, si bien es cierto que progresamos mucho en algunos sectores, nos quedan todavía algunos temas pendientes entre hoy y la próxima Conferencia Marítima. La labor que hemos realizado será nuestro trampolín hacia la próxima conferencia marítima. Al igual que en las demás comisiones, no hemos debatido sobre los textos sin corchetes y madurados en los cuales se han introducido 69 enmiendas.

Me complace ver que se van a adoptar medidas para facilitar los debates en los próximos meses sobre un texto que no figura en el instrumento y enmiendas que no hemos podido debatir.

Antes de terminar, en nombre de toda la Comisión quisiera felicitarle muy cordialmente a usted, señor Presidente, por orientarnos a lo largo de nuestras labores y llevarnos a buen puerto. Siempre ha sido usted amistoso pero firme, una amalgama curiosa que nos ha permitido sortear unos obstáculos insalvables. Todas las metáforas marítimas que ha utilizado usted nos han permitido recordar a la gente de mar que queremos proteger. Debo reconocer, sin embargo, que cuando navegamos por canales estrechos y usted nos habló de pasar por encima de las rocas, algunos de nosotros nos sentimos algo mareados. Pero gracias a su sagaz y excelente vigilancia nos acercamos poco a poco a la otra orilla y a nuestro objetivo. Debatimos de las mismas cosas en días distintos y por un orden diferente. El informe nos da una excelente imagen de la labor que hemos realizado puesto que es un reflejo fiel y completo de todos nuestros debates.

Este informe es un reflejo excelente de la labor de esta Comisión. Se trata de una Conferencia Preparatoria. Dicho esto quiero felicitar a la Oficina, al Sr. Jennings, y su equipo, que han trabajado sin descanso. Quisiera también agradecer al Sr. Jennings, al Sr. Wagner, y la Sra. Bissière, y sobre todo a nuestro asesor especial, el Sr. Devlin. Permítanme asimismo dar las gracias a nuestro Consejero Jurídico, Sr. Picard, y también a la Sra. Vere y al Sr. Bader, que han tomado apuntes, así como a cuantos han hecho posible la presentación de este informe pese a unas condiciones tan adversas. También quiero felicitar a los intérpretes y a los traductores que han facilitado nuestra comunicación, así como a todos los miembros de la Secretaría que trabajan entre bastidores.

Señor Presidente, con estos comentarios pido a la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria que tenga a bien adoptar el informe de la Comisión

núm. 1. Estoy deseando volverles a ver en la reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Original inglés: Sr. HAJARA (Vicepresidente, Grupo de los Armadores, Comisión núm. 1)

Ha sido para mí un honor y privilegio actuar como portavoz de este Grupo durante las deliberaciones tan importantes de la Comisión núm. 1, lo que ahora me da también el honor y el privilegio de hacer algunos comentarios de inauguración en nombre de nuestro Grupo. Desde el primer día de nuestra reunión y, por así decirlo, de esta larga travesía, nuestro Grupo ha intentado elaborar un instrumento que sea fácil de entender, fácil de ratificar, fácil de actualizar y fácil de cumplir y de aplicar. Recuerdo algunos de los comentarios hechos por nuestro Vicepresidente, en la ceremonia de inauguración, cuando dijo que nuestro objetivo supremo ha sido terminar este proceso con un instrumento que contenga las normas laborales marítimas internacionales de mayor nivel que puedan lograrse y que sean ampliamente ratificadas y plenamente aplicadas. Por otra parte, todos, queremos que este instrumento sea considerado como el cuarto pilar del mundo marítimo conjuntamente con SOLAS, MARPOL y el Convenio de formación 1995, y que esto es posible solamente si es ampliamente ratificado. Creo que, no únicamente los miembros de nuestro Grupo, sino que también los miembros del Grupo de la Gente de Mar y todos los delegados gubernamentales, están muy ansiosos por adoptar este instrumento. Pero si bien la adopción es muy importante, la ratificación también es importante por no decir más importante, porque únicamente con un instrumento internacional ampliamente ratificado todos saldremos beneficiados: los armadores tendrán el mismo nivel en el mundo entero; la gente de mar normas mínimas laborales en el mundo entero, y también se beneficiarán los gobiernos dándoles un régimen jurídico básico fácil de aplicar.

Pero también tenemos que recordar que es éste un proceso de refundición, por lo tanto, nuestro Grupo está firmemente convencido de que, si bien estamos en una labor de refundición difícil, se va a lograr algo que no se ha logrado antes, es decir, intentar incorporar segmentos que no han quedado cubiertos todavía por ningún instrumento de la OIT en el sector marítimo.

Como ya lo ha dicho nuestro Ponente, hemos avanzado mucho, sobre todo, si se tiene en cuenta que nuestro Grupo o más bien nuestra Comisión, tenía cosas sumamente importantes que examinar. Además, el Título 5 del presente instrumento, es prácticamente único porque da los detalles relativos al cumplimiento y al control de la aplicación. No sólo incluye el Estado de pabellón sino también el Estado del puerto y abarca también las responsabilidades del Estado que proporciona mano de obra.

Nuevamente, como lo ha dicho nuestro Ponente, hemos avanzado mucho, y tratado cuestiones sumamente difíciles relativas al artículo III, que considera los derechos fundamentales y la equivalencia sustancial, de las disposiciones nacionales con las disposiciones del convenio, cuestiones que ya han sido acordadas y que han recibido el beneplácito de todos los interesados.

Pasando ahora al Título 5, nuestro portavoz les ha dado un resumen perfectamente fiel de nuestra posición. En todo caso, hemos podido resolver muchas cuestiones relativas a las responsabilidades del Es-

tado de pabellón, pero, por falta de tiempo y por toda una serie de limitaciones, lamentablemente no hemos podido adelantar mucho en lo que se refiere al mecanismo de presentación de quejas y otras cuestiones referentes al Estado del puerto, así como también a las responsabilidades del Estado que proporciona mano de obra. No obstante, siempre hemos intentado trabajar en conformidad con el Acuerdo de Ginebra porque adoptar normas que van a exigir un juicio subjetivo por parte de los funcionarios gubernamentales para que lo lleven a práctica es, a nuestro juicio, un ejemplo tradicional del enfoque adoptado en materia de actividad normativa de la OIT; que ya ha sido mencionado por los armadores y la gente de mar en el Acuerdo de Ginebra, y que están determinados a evitar.

Quisiera decir una vez más que gran parte del texto que hemos adoptado en las últimas dos semanas reúne todos los criterios que acabo de mencionar pero nos queda todavía mucho trabajo por delante porque no hemos podido cumplir con toda nuestra labor en la Comisión núm. 1, lo que no es ni motivo de asombro ni tampoco de preocupación, al menos para nuestro Grupo. Somos optimistas porque opinamos que vamos a alcanzar nuestro objetivo y creo que cada Grupo tiene que analizar detalladamente en los próximos meses las razones por las que no hemos podido llegar a un acuerdo. Por cierto, el Grupo de los Armadores utilizará el tiempo disponible para tratar de ayudar a sus interlocutores sociales a resolver sus problemas. En todo caso, quisiera destacar que quedamos comprometidos con un convenio cuyas disposiciones están basadas en criterios objetivos que se pueden aplicar a todos los buques, todos los Estados de pabellón y a todos los regímenes de inspección del Estado del puerto.

Para concluir, quisiera felicitar muy cordialmente al señor Presidente así como al Presidente de nuestra Comisión que nos ha guiado en una mar agitada. Deseo felicitar también a la gente de mar, a los gobiernos que han participado en nuestra Comisión y agradecer muy cordialmente también a los intérpretes y al numerosísimo personal de la OIT que han pasado noches en blanco para preparar el informe que ahora obra en nuestro poder. Gracias a todas estas personas que, con su esfuerzo y dedicación, nos han permitido alcanzar nuestro objetivo.

Original inglés: Sr. ORRELL (Vicepresidente, Grupo de la Gente de Mar, Comisión núm. 1)

Para empezar quisiéramos sumarnos al Ponente y a los armadores, expresando nuestro aprecio a Bruce Carlton, Presidente de la Comisión núm. 1. Debe reconocerse que lo que se logró en la Comisión núm. 1 se debe a su particular habilidad y a su tolerancia al dirigir los debates, a menudo bastante acalorados. También quisiéramos expresar nuestro aprecio al Ponente y a los armadores por la dura labor realizada entre bastidores. Sabemos que hay héroes y heroínas que han realizado esta labor entre bastidores y, tras haber examinado el informe de la Comisión núm. 1, observo que la precisión del mismo, y la forma en que refleja el punto de vista de los armadores, es magistral. He estado en muchas conferencias y, francamente, la precisión de este informe es loable, lo que quiero agradecer. También quisiéramos dar las gracias al Sr. Hajara, quien ha sido un buen contrincante para nosotros, muy respetuoso, y expresamos nuestro agradecimiento a todos los gobiernos.

Y ahora que hemos dicho todo esto, y lo hemos dicho muy sinceramente, quisiéramos formular una observación sobre el trabajo que se ha realizado en la Comisión núm. 1. Hemos tenido dos años y medio, desde diciembre de 2001, durante los cuales hemos celebrado cuatro reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, así como varias reuniones del subgrupo; dos años y medio durante los cuales la gente de mar ha defendido la idea de que debe tratar de conseguirse la mayor participación gubernamental posible. Debemos intentarlo y conseguir que los gobiernos hagan suya esta carta de derechos de la gente de mar y, por este motivo, teníamos grandes expectativas de que íbamos a lograr avances con respecto a dicha carta. Por consiguiente, toda la gente de mar acudió aquí, informada y preparada para asumir la tarea que se les había confiado. Pero, a nuestro modo de ver, es una lástima que no todas las personas de la Comisión núm. 1 llegaran tan bien preparadas. Creemos que se ha logrado un buen trabajo con los artículos, pero tenemos fuertes inquietudes en cuanto al Título 5. Por ejemplo, topamos con una serie de problemas que nos llevaron a cuestionar lo que estamos tratando de realizar mancomunadamente, hay puntos sobre los cuales no pudimos ponernos de acuerdo por mucho que lo intentáramos en la Comisión núm. 1. Estamos tratando de excluir los buques de una carta de derechos de la gente de mar, de excluir determinados oficios o grupos profesionales de dicha carta. Cuando la gente de mar, que sí está cubierta por el Convenio, desea quejarse sobre una violación de sus derechos, tratamos de reducir las vías que les permiten dar curso a sus quejas y, cuando se llega a la necesidad de contar con mecanismos de control de la aplicación, nos es difícil convencer a nuestros colegas de que deberían incluir, por ejemplo, la sanción suprema, considerada como la máxima sanción económica, a saber, la inmovilización de un buque. Por mucho que se violen los derechos de la gente de mar, se supone que uno debiera tolerarlo si ello implica la inmovilización de un buque.

Dicho esto, debemos extraer ciertas enseñanzas, sobre todo nosotros, la gente de mar, porque hemos supuesto que había una voluntad generalizada de hacer respetar enérgicamente los derechos previstos, pero parece que en estos momentos no sucede así. Creemos, por consiguiente, que en el mecanismo al cual se hace referencia en las observaciones finales de los párrafos 391 en adelante, que veremos en su momento, tenemos que acallar los temores de nuestros colegas para que sepan cuáles son los derechos de los que estamos hablando, y cuáles son los mecanismos que deben preverse para controlar la aplicación de esos derechos. Debemos asegurarnos de que todo el mundo reconozca que estamos tratando aquí de algo que es un tanto distinto de lo que se ha tratado en el pasado, sobre todo en el ámbito del control por el Estado del puerto.

Dentro de la OMI, no todo es o blanco o negro en lo que se refiere a los motivos de la inmovilización de un buque, hay un elemento subjetivo que entra en juego. Sin embargo, la subjetividad en los debates sobre la responsabilidad del control por el Estado del puerto, y la aplicación por el Estado de abanderamiento causaron problemas en nuestra Comisión de manera que, en nuestra opinión, es necesario ampliar el alcance y las discusiones, además de lograr que los gobiernos participen en un debate más intelectual y coordinado. Esperamos que ello sea posible en el marco del mecanismo previsto para los

puntos que han quedado pendientes, los cuales cubren, de hecho, los que mencioné hace un momento.

¿Qué estamos haciendo? Pues estamos tratando de suprimir de los mares los buques y las operaciones que no cumplen los requisitos. La principal responsabilidad la tiene que asumir el Estado de abanderamiento, y todos sabemos, por dedicarnos a esta profesión, que ello no basta, que algunos Estados de abanderamiento no cumplen con las obligaciones que tienen que asumir. Este es el motivo de que exista el control por el Estado del puerto. Es algo que puede servir de salvador o comodín para la gente de mar, cuando sus derechos no se protegen, y debemos tenerlo en cuenta en las discusiones sobre el mecanismo necesario para tratar los puntos encerrados entre corchetes o llaves respecto de los cuales no se llegó a un acuerdo, y que han quedado pendientes hasta la próxima Conferencia.

Uno de los mayores atractivos de esta Organización es su carácter tripartito y, sin duda alguna, según la experiencia que hemos tenido con los convenios que tratamos en los años ochenta y noventa, cabe atribuir el mérito del espíritu de confianza y de cooperación que reinó entre los interlocutores sociales, a ambos grupos de interlocutores. Lo que tememos es que esa confianza, ese entendimiento que reinó entre los interlocutores sociales, se haya deteriorado considerablemente desde la reunión de Nantes. No debemos caer en nimiedades ni volver a tratar aquellos puntos respecto de los cuales ya existe un acuerdo. No sé cómo lo lograremos, pero seguiremos tratando de rectificar los problemas que percibimos en la Comisión núm. 1 en este sentido. Ayer, y aquí debo andar con pies de plomo ya que, el Sr. Hajara me corregirá si me equivoco, pero creo que fue usted quien dijo, en nombre de los armadores, que tal vez habíamos tocado fondo o habíamos encallado, y de hecho nuestro Ponente habló de aguas tormentosas y de haber tocado fondo. Nosotros pensamos que, en realidad, en la Comisión núm. 1 hemos topado con un escollo y debemos ser extremadamente prudentes para salir del mismo y volver a ponerlo todo a flote. Lo que sí podemos decir es que la gente de mar se siente tan comprometida hoy como lo estaba cuando empezó su trabajo en la Comisión núm. 1, en la búsqueda de una resolución que permita identificar claramente los derechos de la gente de mar, así como un método claro mediante el cual dichos derechos puedan aplicarse, que permita a la gente de mar presentar quejas en caso de infracción y mediante el cual pueda controlarse la aplicación de esos derechos. En ese caso, si estamos hablando de las mismas condiciones para todos, de suprimir la gran explotación que existe en nuestra industria, así como las operaciones y los buques que no cumplen los requisitos, habremos logrado lo que nos proponíamos lograr.

Original inglés: Sr. JEON (Vicepresidente gubernamental, Comisión núm. 1)

Quisiera expresar el sincero agradecimiento a todos por el trabajo que han realizado en la Comisión núm. 1 de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Quisiera también agradecer a la Secretaría por la excelente calidad del proyecto recomendado de Convenio refundido para esta Conferencia. La asistencia que se nos ha brindado, que ha sido magnífica y de gran calidad, lo que ha facilitado nuestros debates sobre el proyecto de texto. También quiero agradecer sinceramente a los interlocutores sociales que nos han demostrado su profesionalismo

a lo largo de las deliberaciones, y esta delegación mostró su buena disposición a colaborar para llegar a un compromiso cuando pasamos por momentos difíciles estas últimas dos semanas. Creo que nuestras tareas y objetivos comunes los podremos lograr por medio de un convenio único que sea uniformemente aplicable y ampliamente ratificable, que sentará las mismas condiciones para todos en la industria marítima.

Estas dos semanas han podido permitirnos eliminar muchos obstáculos. Esta delegación desea sinceramente que el resultado final resulte atractivo para que muchos Miembros lo ratifiquen rápidamente. Dicho esto, deseo formular algunos comentarios en esta etapa de nuestras deliberaciones.

En primer lugar, los acuerdos de Ginebra y los ocho principios de este ejercicio de refundición del instrumento sobre los que nos pusimos de acuerdo en la primera reunión del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel, deberían servir de directrices generales y deberíamos consultar esos textos cuando debamos enfrentar dificultades para llegar a un compromiso sobre puntos difíciles particulares.

En segundo lugar, en cuanto al ámbito de aplicación, aunque se haya realizado un gran esfuerzo para resolver este problema, no hemos logrado resolverlo. Creo que esto se debe esencialmente al hecho de que hay escasez de datos estadísticos sobre el número de buques y de gente de mar. Si se nos hubiesen facilitado los datos estadísticos pertinentes, habiéramos estado en mejores condiciones para poder tomar decisiones. De ahí que, como Vicepresidente del Grupo Gubernamental, quisiera proponer que la Secretaría reciba el cometido de preparar y facilitarnos los datos estadísticos sobre el número de buques y de gente de mar en relación con los límites de arqueo y las áreas comerciales de los buques.

En tercer lugar, en cuanto a las disposiciones relativas al control del Estado del puerto, no hemos agotado el debate hasta ahora, sobre cómo se puede resolver este importante tema. Creo que necesitamos un panorama más claro de las medidas de control del Estado del puerto. Si no se tiene una idea más específica, será muy difícil hallar una solución idónea. En ese sentido, esta delegación recomienda, con firmeza, que en la próxima Conferencia se elabore una resolución sobre el desarrollo de procedimientos para el control del Estado del puerto, que sirva de base a las directrices que podrían elaborarse rápidamente al concluirse la encuesta final. Creo que esto podría facilitar nuestro debate sobre este importante tema.

En cuarto lugar, es necesario un examen detenido del hecho de que la gente de mar tendrá que hacer frente a nuevos elementos contenidos en este Convenio marítimo, y esto puede dificultar, un tanto la vida de la gente de mar. Me he visto enfrentado a muchas quejas presentadas por la gente de mar, cuando pronunciaba conferencias en mi país, y el origen de esas quejas era, a menudo, la frecuencia de los cambios, la introducción de nuevos sistemas, como el código IGS. Por consiguiente esta delegación propone que se efectúe un nuevo examen y se procure suprimir los elementos de este Convenio que imponen obligaciones importantes a la gente de mar.

Quisiéramos que este nuevo Convenio refundido sobre el trabajo marítimo refleje los cambios y las prácticas recientes de la industria marítima, y que tenga una flexibilidad adecuada para que pueda ser

ratificado por el mayor número posible de países, entre los cuales figure, en particular, la República de Corea.

Original inglés: Sr. CARLTON (Presidente de la Comisión núm. 1)

En vista de las limitaciones de tiempo y con el fin de mantener el clima constructivo que hicimos reinar desde la primera sesión de la Comisión núm. 1, mis observaciones serán sumamente breves.

Con demasiada frecuencia esperamos al final para expresar nuestro aprecio a todos los que facilitan nuestro trabajo, pero hoy no es el caso. Todo lo que hemos hecho ha sido facilitado por el personal muy profesional de la Oficina; no olvidaré su gentileza y su generosidad en todo sentido. Ninguna solicitud de asistencia fue considerada como trivial o excesiva. Los que tomaron notas, los que reprodujeron nuestros documentos, los que están entre bastidores, y el grupo que está a ambos lados en esta tribuna y detrás de mí; nuestros intérpretes, a quienes no podía ver pero con quienes conté cada día para comprender las observaciones que se hacían en la Comisión: a todos ustedes quisiera decirles que todos los miembros de la Comisión núm. 1 les agradecen profundamente, y expresarles mi aprecio personal por el trabajo que han realizado.

Quisiera expresar mi especial agradecimiento al Sr. Norman Jennings por todo lo que hizo en nombre mío, y sobre todo por ponerme al corriente de las reglas y procedimientos de la OIT. He intentado ser un buen estudiante y espero haber aprobado.

Por supuesto, debo agradecer también al Sr. Dominick Devlin; su capacidad para brindar información constantemente a fin de aclarar el carácter complejo del trabajo que hemos realizado ha constituido un importante aporte. Quiero dar las gracias también al Asesor Jurídico, Sr. Picard, por habernos sacado de problemas difíciles y complejos y al Sr. Wagner, por su infatigable y minuciosa labor.

Y ahora pasemos al trabajo de la Comisión. Ha sido un privilegio para mí, tanto profesional como personal, el poder actuar como Presidente de esta Comisión. En mi trabajo, durante estas dos semanas, me he planteado dos objetivos: 1) ser justo para con los interlocutores sociales y los gobiernos, y 2) alcanzar alguna medida de progreso en el contexto de esta labor tan importante. En cuanto a mi primer objetivo, creo que los miembros de la Comisión serán quienes juzguen si se ha logrado o no. Pero por lo que atañe a saber si hemos progresado, creo que la respuesta es afirmativa sin lugar a dudas ni ambigüedades. No hemos podido concluir nuestro mandato en su totalidad, eso lo saben y lo entienden todos, y no me voy a explayar al respecto. Sin embargo, nos hemos aunado sobre una base totalmente tripartita para tratar de allanar nuestras diferencias respecto de muchos puntos de los que planteaban más dificultades y divergencias. Estoy orgulloso de nuestros logros en esta Comisión, y estoy orgulloso también del informe que ha sido presentado ante esta plenaria. Se ha logrado mucho y aún queda mucho por realizar, pero con la determinación y la dedicación que percibí en nuestras 13 sesiones, estoy seguro de que hallaremos una solución equitativa sobre los temas que aún han quedado pendientes. Han de acordarse de que ayer dije que 13 era una cifra que nos traía suerte; yo creo que esto es un buen presagio para nuestro futuro trabajo. Ahora bien, mi nuevo y buen amigo, el Sr. Shinguadja, me acusa de haber utilizado imágenes marítimas en

forma un tanto excesiva durante nuestras reuniones. Estaba a punto de decirles que como capitán de la Comisión núm. 1, tenía que llevar el buque a buen puerto orientando el radar de un lado a otro. Pero no lo voy a decir. Iba a decir también que hemos navegado sobre fondos rocosos, pero siempre teniendo muchos cuidado de no encallar. Pero no voy a decirlo tampoco. Sin embargo, me siento bastante tentado a decir que estamos buscando orientaciones para ayudarnos a encontrar aguas profundas nuevamente; queda por ver si corremos aún peligro de encallar o si vamos por buen rumbo. Para concluir, quisiera agradecer y expresarles nuestra sincera admiración a los Vicepresidentes de la Comisión núm. 1, el Sr. Hajara, Vicepresidente de los armadores, el Sr. Orrell, Vicepresidente de la gente de mar, el Sr. Shingudja, Vicepresidente gubernamental, el Sr. Shingudja, y nuestro Ponente, a quien agradezco especialmente que haya sido tan preciso y detallista en su informe ante la plenaria. Me sentiré orgulloso de poder trabajar con ustedes nuevamente como tripulantes del mismo buque. He aprendido mucho de todos ustedes y aprecio su extraordinaria contribución a nuestros trabajos.

Al Sr. Jean-Marc Schindler le digo que ahora entiendo cabalmente porqué se le eligió para presidir esta Conferencia. Su habilidad como navegador no tiene parangón.

Por último, saludo en forma respetuosa a nuestro gentil almirante, la Sra. Doumbia-Henry. Esperamos colocarle una nueva estrella en su uniforme antes de que concluya este trabajo. A todos ustedes, muchas gracias.

Original francés: El PRESIDENTE

Antes de darle la palabra a quienes quieren hacer observaciones adicionales, quisiera hacer un par de observaciones.

Hemos oído dos mensajes que me parecen importantes. El primero ha sido el mensaje que nos ha transmitido el Sr. Hajara sobre la enormidad de nuestra tarea; creo sinceramente que se trata de una tarea enorme y cuanto más avanzamos, más vemos cuán enorme es; por suerte, no nos dimos cuenta de ello desde un principio. Pero ese no es un motivo para dejarnos vencer. Ya hemos avanzado demasiado como para volver atrás. Tenemos que llegar a buen puerto, como diría el Sr. Carlton.

También oí el mensaje del Sr. Orrell sobre las dificultades con las que tropezamos y la fragilidad de la alquimia que nos ha llevado hasta donde estamos, y espero que todos hayan captado el mensaje, y que lo asimilen para que la próxima vez podamos separarnos sintiéndonos más fuertes, con un espíritu de cooperación total. Ya que al Sr. Carlton le gustan tanto las comparaciones marítimas, el almirante de la Conferencia felicita al capitán de la Comisión núm. 1 por el camino recorrido.

Si no hay otras observaciones generales vamos a pasar a la aprobación formal del informe. Les propongo pues proceder por bloques de párrafos que corresponden a las partes del instrumento examinadas por la Comisión.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Quisiéramos plantear una pregunta, porque el tercer miembro armador era un miembro de la Federación Internacional de Armadores, y nos gustaría incluirlo como representante de dicha Federación si nada lo impide.

Original francés: El PRESIDENTE

Su solicitud se tendrá en cuenta. ¿Hay más observaciones?

Original francés: El SECRETARIO DE LA MESA DE LA CONFERENCIA

Hay que introducir una modificación en el párrafo 80 (párrafo 69 de la versión española) para que en lugar de «primera» se diga «tercera» reunión del Grupo de Trabajo.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

No es realmente una modificación lo que propongo. En el párrafo 124 cuando se menciona la interpretación del Consejero Jurídico hay menciones como «tercera reunión» y «15 de septiembre», que estimo se deberían suprimir.

Proponemos asimismo una modificación al párrafo 138 aunque no creo que sea necesario considerarla como una modificación formal, ya que al final del párrafo se dice que (el Convenio) únicamente entrará en vigor cuando se haya logrado un nivel de ratificación correspondiente a un porcentaje sustancial del arqueo bruto de la flota mundial.

Además, si suprimimos los párrafos donde sigue habiendo corchetes porque no se llegó a un acuerdo, sin esos párrafos, el artículo carecería de sentido, y no sé cómo va a tratar la Oficina ese tipo de párrafos que aún quedan en el texto.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Creo que usted se refiere al artículo VIII. Si no me equivoco, el único texto entre corchetes se refiere a las cifras y vamos a dejarlo en blanco, es decir, no se suprime la disposición, sino que se deja en blanco en su lugar. Por lo tanto, tendremos un texto con pasajes en blanco.

Original francés: El PRESIDENTE

Si todos están de acuerdo con esta proposición, pasamos a los párrafos siguientes del informe.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Creo que he hecho uso de la palabra en demasiadas oportunidades. Esta vez no se trata tampoco de una corrección, sino de una aclaración sobre el párrafo 151. Probablemente tenía que haber planteado esto en la Comisión o por lo menos en la Comisión de Organización de Labores. Se trata de lo siguiente: el Convenio contará con una parte vinculante y otra no vinculante. Ahora bien, en este párrafo se dice que toda recomendación «que fuera incompatible con alguna parte del Convenio se consideraría anulada y reemplazada». Me pregunto pues si lo mismo se aplica a la Parte B, es decir si una disposición de la Parte B prevalecería sobre una recomendación.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Creo que la respuesta es sí, porque ya sea que se trate de la Parte A o de la Parte B del nuevo instrumento, en caso de haber incompatibilidad con una recomendación, el principio que aceptamos es que dichas partes del instrumento primarán sobre las recomendaciones vigentes. Las disposiciones más recientes prevalecen sobre las preexistentes.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Creo que hay que ser muy claro; cuando en el párrafo 188 se dice «al no haber objeciones, se decidió suprimir las llaves y adoptar el párrafo, sin modifi-

caciones», hay que entender que no hubo objeciones al enunciado del párrafo propuesto por el Grupo de los Armadores y que lo que se adoptó es precisamente esa modificación.

Quisiera hacer también una pregunta relativa al párrafo 209. Nuestro Grupo planteó — no de manera formal, sino informalmente — esta cuestión a nuestro Presidente por pensar que se trataba de una comisión tripartita. No estábamos seguros de que la intervención de una ONG podía figurar en el informe. Quisiéramos una aclaración en ese sentido.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Según la información que me ha sido dada por la Secretaría, hubo una consulta con los miembros de la Mesa de la Comisión, y yo creía que se había dado una autorización al respecto, pero aparentemente no fue así. El observador de la IACS habló antes de recibir la autorización, de manera que su intervención no debería figurar en el informe, a menos de que la propia Conferencia diera su acuerdo ahora para dejarla en el informe.

Original inglés: Sr. ORRELL (*gente de mar, Reino Unido*)

La gente de mar no tiene objeción a que se mantenga este párrafo.

Original francés: El PRESIDENTE

¿Los armadores tienen objeciones?

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Sí, señor Presidente, tenemos objeción.

Original francés: El PRESIDENTE

Habida cuenta de la objeción, propongo que se suprima este párrafo.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Queremos referirnos al párrafo 238, ya que, si mi memoria no me falla, lo que se dice en él no es exacto. El Vicepresidente del Grupo de la Gente de Mar no estaba de acuerdo. Así pues, propongo que los párrafos 237 y 238 se supriman del informe y que se diga que se adoptó lo propuesto en el párrafo 236.

Original francés: El PRESIDENTE

¿El Sr. Orrell confirma que no estaba de acuerdo?

Original inglés: Sr. ORRELL (*gente de mar, Reino Unido*)

Yo recuerdo otra cosa, y si mi memoria no me falla, decidimos aplazar la discusión. Así pues, considero que lo que se dice en el informe es correcto. Estamos hablando del párrafo 238, ¿no es así?

Original francés: El PRESIDENTE

¿Quedan convencidos los armadores con la respuesta de la gente de mar? ¿Mantenemos este párrafo tal cual?

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

En primer lugar, recuerdo perfectamente que la propuesta del Comité de Redacción quedó recogida en el párrafo 236. Eso lo recuerdo con claridad. En segundo lugar me parece recordar que dije que, aunque no se había solicitado, el Comité de Redacción había redactado un comentario, el cual no habíamos tenido la ocasión de examinar. Por tanto, no podíamos pronunciarnos de inmediato. En todo caso, si no recuerdo mal — no quiero contradecir al Sr. Orrell — se dijo que no se había solicitado al Comité de Redacción que formulara ese comentario y que, por lo tanto, el Comité había rebasado su

mandato. Eso es lo que recuerdo, pero, si me equivoco, que se me corrija.

Original inglés: Sr. ORRELL (*gente de mar, Reino Unido*)

El Comité de Redacción había formulado un comentario y nos preguntó si queríamos abarcarlo todo. Tomando la palabra en nombre de los armadores, el Sr. Hajara dijo que ellos no habían tenido aún ocasión de examinar ese texto y que tenían que hacerlo, y yo estuve de acuerdo, porque también nosotros queríamos verlo y examinarlo. Es cierto que se convino entonces aplazar el debate y que nunca volvimos a reanudarlo. En teoría, dado que la Comisión ha terminado sus trabajos, podemos decidir ahora si queremos integrar o no ese texto.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Yo no creo que la Secretaría esté en condiciones de poder resolver esto; sin embargo, según las notas de la Secretaría, ese texto no fue adoptado. Por lo tanto, les incumbe a ustedes decidir ahora si se adoptó o no. Es importante que nos digan si nos equivocamos al presentar esta conclusión. Tal vez el Presidente pueda decirnos cuál es su punto de vista.

Original francés: El PRESIDENTE

En primer lugar daré de nuevo la palabra a la gente de mar y después pediré la opinión del Presidente de la Comisión.

Original inglés: Sr. ORRELL (*gente de mar, Reino Unido*)

Me remito al Presidente de la Comisión núm. 1. En todo caso, la Sra. Doumbia Henry tiene razón; no se tomó ninguna decisión acerca de si se adoptaba o no. Ahora se plantea la disyuntiva de incluirlo o no en el instrumento. Tal vez esto fuera lo que el Sr. Hajara quería decir. Se incluya o no, habrá que tratar nuevamente esta cuestión.

Original inglés: Sr. CARLTON (*gobierno, Estados Unidos*)

Hablo en mi calidad de Presidente de la Comisión núm. 1, y no recuerdo que hubiéramos tomado una decisión formal al respecto.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

En nombre de la Oficina, propongo que se incluya en el texto, y que mañana decidan si lo suprimen o no.

Original inglés: Sr. HAJARA (*armador, India*)

Quisiera hacer una observación respecto del párrafo 256, que se me olvidó. Con respecto a ese párrafo, no se han hecho aclaraciones. Se dice que no hubo objeciones a la propuesta, pero hay que precisar que fue adoptada.

Original francés: El PRESIDENTE

La Secretaría corregirá el párrafo 256 en ese sentido.

Con esto concluimos el examen del informe de la Comisión núm. 1. Si no hay objeciones, ¿puedo considerar que se aprueba el informe, con las modificaciones que se han introducido?

(Se aprueba el informe de la Comisión núm. 1, con las modificaciones que se han introducido.)

(Se suspende la sesión a las 17 h. 30 y se reanuda a las 18 horas.)

**INFORME DE LA COMISIÓN NÚM. 3:
PRESENTACIÓN, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN**

Original francés: El PRESIDENTE

Vamos a examinar ahora el informe de la Comisión núm. 3 que debía ocuparse del examen del Título 4 del proyecto de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo. El informe figura en *Actas* núm. 6. La Mesa de la Comisión estuvo compuesta como sigue: Presidenta: Sra. Baldoz; Vicepresidenta gubernamental: Sra. Lewandowska; Vicepresidente de los armadores: Sr. Cox, y Vicepresidenta de la gente de mar: Sra. Smith.

Para comenzar daré la palabra a la Ponente de la Comisión, Sra. Elhamid, para que nos presente el informe sobre las labores de la Comisión.

Original árabe: Sra. ELHAMID (*Ponente de la Comisión núm. 3*)

Tengo el placer de presentarles el informe de la Comisión núm. 3 que examinó con éxito el Título 4 del Convenio, que se refiere al tema de la atención médica a bordo de buques y en tierra, la protección de la salud, el bienestar y la protección social.

La Comisión llevó a cabo su labor como ya se ha mencionado, es decir, bajo la presidencia de la Sra. Baldoz de Filipinas, y con la asistencia de los Vicepresidentes. La Secretaría ofreció una gran ayuda a nuestra Comisión, encabezada por el Sr. Escobar, al que expresamos nuestro agradecimiento por sus esfuerzos que han permitido el éxito de esa labor.

La Comisión celebró 13 sesiones para discutir los textos que figuran en el proyecto recomendado del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, ya sea los textos que figuran entre corchetes, así como algunas propuestas presentadas por los miembros de la Comisión en otros textos. Quisiera mencionar, en particular, que hubo una cooperación sumamente constructiva durante los trabajos de la Comisión entre los miembros gubernamentales y los interlocutores sociales, los armadores y la gente de mar. Entendemos que efectivamente los textos fueron difíciles y que, por otra parte, el Título revestía una gran importancia. Al mismo tiempo había una gran determinación por lograr que la labor de la Comisión fuese satisfactoria y por llegar a una conclusión exitosa con los siguientes objetivos: mantener una serie de principios y derechos para la gente de mar, formular textos claros y precisos que garantizaran una fácil aplicación, lograr la amplia ratificación del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, mediante la ratificación del mayor número posible de Estados Miembros de la OIT gracias a su flexibilidad.

Quisiera presentarles brevemente los temas que fueron objeto de discusión en nuestra Comisión.

En primer lugar se trata de la atención médica a bordo de buques y en tierra. Como la atención médica a bordo pretende abarcar los textos que se refieren a instalaciones hospitalarias a bordo, a personal médico a bordo, así como a otras cuestiones vinculadas a la atención médica.

Examinamos los textos reglamentarios y de normas, y las pautas conexas. Suprimimos diferentes corchetes e introdujimos una serie de enmiendas a ciertos textos. También, dada la vinculación entre los requisitos en cuanto a instalaciones hospitalarias y diseño de los buques, la Comisión de Organización de Labores acordó enviar los párrafos vincula-

dos, por ejemplo los párrafos 1 a 4 de la pauta B4.1.1 a la Comisión núm. 2 para que proceda a su examen con arreglo al Título 3, y enmiende el título de la pauta de la siguiente manera: Prestación de atención médica. Por otra parte, se trataba de tener en cuenta las disposiciones del Convenio sobre formación.

El segundo tema es la responsabilidad de los armadores respecto de las consecuencias económicas de las enfermedades y lesiones vinculadas al empleo de la gente de mar. Estas disposiciones tienen por objeto ofrecer una cobertura de protección social de breve duración.

Examinamos también la regla 4.2 y las disposiciones conexas. Suprimimos corchetes por lo que respecta al párrafo 4 de la norma A4.2. En cuanto al apartado 1), *a*), sobre la responsabilidad de los armadores por lo que respecta a enfermedad o lesión de la gente de mar durante el empleo, y el apartado 1), *b*), relativo a la indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada, la Comisión no discutió a fondo dichos apartados. Estimó que los textos deberían mantenerse entre corchetes, para continuar la discusión de los temas a la luz de las conclusiones del estudio en curso que lleva a cabo el Grupo Mixto OMI/OIT. Por lo tanto se transmitirían a la Comisión de Organización de Labores.

El tercer tema fue el de la protección de la salud y seguridad y prevención de accidentes. El texto está destinado a velar por el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y promueve la salud y la seguridad en el trabajo a través de disposiciones que prevean un equipo de seguridad apropiado para la protección de la gente de mar. Se creó un pequeño grupo de trabajo para examinar la regla 4.3, así como la norma pertinente y la pauta B4.3.1. El informe en este grupo de trabajo fue objeto de amplias discusiones. También discutimos las propuestas sometidas en ese sentido y se introdujeron enmiendas cuando fue necesario. La Comisión hizo hincapié en la necesidad de que se adoptaran programas de salud y seguridad en el trabajo, así como sistemas de políticas al respecto. La inclusión de los efectos físicos y psicológicos de la fatiga en la lista de las enfermedades profesionales, es un tema que debe ser tenido en cuenta por las autoridades competentes, en el marco de estos programas y sistemas de política. Por lo que respecta a las pautas relativas al ruido y las vibraciones, la Comisión discutió ampliamente los textos correspondientes. Estimamos que dicho tema tenía cierta relación con el diseño de los buques, además de las consideraciones vinculadas a la seguridad y la salud. Por ello remitimos el tema a la Comisión de Organización de Labores, que a su vez lo hizo llegar a la Comisión núm. 2 para que lo examinara en el marco del Título 3.

El cuarto tema fue el acceso a instalaciones de bienestar en tierra. La Comisión confirmó que no existe ninguna obligación, en ese sentido, de los Estados Miembros que ratifiquen el Convenio de proporcionar el apoyo financiero necesario para crear estas instalaciones de bienestar en los puertos. Su papel queda limitado a promover la creación de tales instalaciones, así como facilitar el acceso a las mismas.

El quinto tema es el de la seguridad social, que resultó ser uno de los más difíciles, dada la gran diversidad de responsabilidades y la naturaleza global específica de trabajo en el sector, la posición de quienes trabajan a bordo de buques extranjeros y los que no tienen derecho a cobertura por seguridad

social en el Estado de pabellón. Cabe señalar también los trabajos importantes del Grupo de Trabajo de alto nivel en sus reuniones precedentes — la más reciente celebrada en Nantes en enero de 2004 — además de la reunión de expertos celebrada en abril de 2004. Todo ello permitió preparar el texto sometido por la Oficina. A pesar de la dificultad inherente al tema, la Comisión logró un consenso sobre el principio de la seguridad social y los participantes cooperaron en la discusión sobre el texto de la Oficina.

Numerosas enmiendas presentadas por varios gobiernos, así como por los interlocutores sociales, tuvieron en cuenta lo siguiente, por lo que respecta a este tema: 1) El Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165) fue ratificado por sólo dos Estados Miembros, y por lo tanto, es necesario elaborar un texto que pueda lograr una amplia ratificación. 2) El principio fundamental es el de la responsabilidad del Estado de residencia. 3) Aunque las disposiciones del Convenio mencionan nueve ramas de seguridad social, los Estados Miembros deben garantizar la protección de por lo menos tres ramas que deben especificarse en el momento de la ratificación. 4) Resulta difícil pedir a todos los Estados que hagan extensiva la cobertura de su seguridad social a la gente de mar que trabaja a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, en relación con todas las ramas aplicadas en el Estado de residencia. Por ello, el texto utiliza la expresión «acordes con sus circunstancias nacionales». 5) Para velar por la continuidad de la cobertura de la seguridad social, independientemente del lugar de residencia, se prevén diferentes medios de cumplimiento a través de la cooperación entre los Estados Miembros, mediante la conclusión de acuerdos bilaterales o multilaterales, o bien, adoptándose otros dispositivos en este sentido, sea cual fuere el sistema de cobertura, ya sea basado en la participación, o mediante contribuciones, o apoyo financiero del gobierno, independientemente del lugar de residencia.

Quisiera expresar, en mi propio nombre y en nombre de los miembros de la Comisión, nuestro profundo agradecimiento a la Secretaría y, muy especialmente a la Sra. Doumbia-Henry, por todos los esfuerzos desplegados desde que se celebraran las primeras reuniones del Grupo de Trabajo de alto nivel en diciembre de 2001 hasta el día de hoy. Dichos esfuerzos han dado como fruto este proyecto recomendado de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, que ha sido la base para nuestras discusiones en todas las sesiones de nuestra Comisión núm. 3.

Quisiera asimismo agradecerle por todos los esfuerzos que realizó durante esta Conferencia Técnica Marítima Preparatoria. Quisiera también agradecer a los traductores e intérpretes que estuvieron presentes durante todos los trabajos de la Comisión por su paciencia y sus esfuerzos y señalar que el consenso que hemos logrado se debe a la determinación de todos de alcanzar el objetivo que nos habíamos fijado.

Quisiera, asimismo, dar las gracias de forma especial a la Sra. Baldoz, Presidenta de la Comisión, por su gran paciencia y por haber asumido la gran responsabilidad con respecto a este difícil título del instrumento. Gracias a sus esfuerzos los trabajos de la Comisión han sido un éxito.

Original inglés: Sr. COX (Vicepresidente, Grupo de los Armadores, Comisión núm. 3)

Varios miembros de mi equipo me han pedido que sea breve, pero la brevedad es una noción subjetiva, de modo que intentaré ser breve, pero no estoy seguro de si a todos se lo va a parecer.

Por supuesto es un gran placer hablar al grupo aquí presente como portavoz del Grupo de los Armadores de la Comisión núm. 3. Trabajamos mucho durante estas dos semanas y quiero dar las gracias a mi equipo por tener paciencia conmigo cuando no entendía lo que se decía en el grupo.

Quiero agradecer a la Presidenta, Sra. Baldoz, por su labor. Le dije que tenía mucho valor al aceptar esa responsabilidad y sin duda estuvo a la altura de las circunstancias. También quiero dar las gracias al Vicepresidente de la gente de mar, que fue un excelente portavoz, sumamente competente, que supo siempre presentar eficazmente todos los puntos de vista de la gente de mar y estuvo a la altura de mis más altas expectativas con respecto a un portavoz de la gente de mar.

Nos hemos ocupado del Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social. Es un tema muy interesante, sin duda, porque es importante para todos nosotros como personas. Al mirar a los presentes en la sala durante las deliberaciones de estas dos semanas, me dije que para todas esas personas los aspectos tratados eran muy importantes en relación con su vida personal a bordo del buque y en tierra. Y muchas veces pensé que muchos de nosotros que hoy estamos aquí en el Grupo de los Armadores hemos sido gente de mar y aún seguimos considerándonos así, cuando las circunstancias lo permiten, y compartimos las mismas inquietudes.

Una de nuestras inquietudes generales era que hay nueve ramas de la seguridad social enumeradas en el instrumento y, por supuesto, los armadores asumen sus responsabilidades respecto de esos aspectos de la seguridad social mencionados en el instrumento. Nosotros asumimos totalmente la responsabilidad que nos incumbe en ese sentido. También estamos firmemente convencidos de que los gobiernos tienen que asumir su responsabilidad en relación con los otros aspectos de la seguridad social que se enumeran en el instrumento.

No quiero insistir demasiado en la seguridad social, y quiero señalar que también abordamos los temas de la protección de la salud y la atención médica con el mismo interés con el que abordamos las cuestiones de seguridad social porque, sin duda, para alguien herido a bordo de un buque los cuidados médicos inmediatos son en cierta forma más importantes quizá que quién va a ocuparse de algo que va a ocurrir cinco o seis meses después.

Tuvimos que ocuparnos de la refundición de cierto número de instrumentos y al hacerlo pienso que también nos incumbió poner al día e incluso, diría, mejorar el texto que cubría estos temas, y creo que lo hemos logrado.

Hace tres años cuando empezamos este ejercicio me pregunté: ¿se va a poder hacer esto? Y debo decir que esa pregunta me la sigo planteando aún hoy, a veces, pero ahora con menos inquietud acerca de si va a poder hacerse o no, porque creo que hay buenas posibilidades de que se pueda lograr.

Quiero darles las gracias a todos por escucharme hoy, y agradecer a mis colegas delegados y a la gen-

te de mar y, sobre todo, a mi propio equipo por su ayuda en el transcurso de estas dos semanas.

Original inglés: Sra. SMITH (Vicepresidenta, Grupo de la Gente de Mar, Comisión núm. 3)

En la última semana y media nuestra Comisión ha tenido que tratar gran cantidad de temas muy difíciles y muy controvertidos y por si no fuese bastante trabajo, además nuevos procedimientos. El hecho de que hayamos logrado avanzar respecto de muchas cuestiones se ha debido al profesionalismo y al trabajo duro de muchas personas.

Teniendo esto presente, quisiéramos felicitar a nuestra Presidenta, la Sra. Baldoz por su liderazgo en la Comisión. Deberíamos darle una medalla por haber aceptado esta función, ya que las disposiciones sobre seguridad social tienen la reputación de ser de las partes más difíciles del Convenio.

Nuestro trabajo no hubiera sido posible sin los preparativos meticulosos de la Oficina, sin los consejos útiles que ha impartido durante la Conferencia. La Comisión también ha podido beneficiarse de las opiniones de expertos, lo cual ha sido muy útil, y como de costumbre, la Sra. Doumbia-Henry y su equipo nos han brindado un apoyo valiosísimo que le agradecemos.

También queremos expresar nuestro aprecio al Sr. Cox, portavoz de los armadores, por el espíritu en el que emprendió nuestros debates. Siempre es un placer trabajar con alguien de su estatura, profesionalismo y experiencia.

La Comisión ha logrado hacer progresos claros en esta última semana y media. Hemos celebrado debates y nos hemos puesto de acuerdo respecto de una serie de temas importantes: atención médica, responsabilidades de los armadores en relación con las consecuencias financieras de las enfermedades profesionales, los accidentes del trabajo y las muertes relacionadas con el trabajo y la protección de la salud en el trabajo y la prevención de accidentes. Habrá que trabajar más para que la gente de mar tenga la impresión de que se han logrado progresos.

Sin embargo, tenemos menos esperanzas sobre los resultados de los debates sobre protección en materia de seguridad social. La responsabilidad de la protección en materia de seguridad social la comparten los Estados de residencia y de abanderamiento, los armadores y la gente de mar, y es importante que todas las partes asuman sus responsabilidades.

No negamos que la protección en materia de seguridad social para la gente de mar es particularmente compleja por el carácter del sector para la gente de mar a nivel internacional, que trabaja en buques que navegan bajo banderas distintas. Además los sistemas de seguridad social en muchos países no están suficientemente desarrollados para brindar a la gente de mar la protección que necesita. La gente de mar a menudo se halla excluida expresamente de estas prestaciones que se dan a los trabajadores en tierra.

Precisamente por eso decidimos tratar el tema de la seguridad social y la protección en el Convenio refundido.

Ha sido una decepción para la gente de mar el que la Comisión no haya podido tratar debidamente las responsabilidades de los Estados de abanderamiento relativas a la protección en materia de seguridad social. El Estado de abanderamiento tiene jurisdicción sobre el buque y la responsabilidad de llevar a cabo una función de supervisión. Debe garantizar que la gente de mar tenga cobertura de seguridad

social, ya sea a través de la legislación del Estado de residencia, a través de su propia legislación o de otros arreglos tales como acuerdos bilaterales y multilaterales, y convenios colectivos. Desafortunadamente, a pesar de que hubo un apoyo considerable a favor de este principio en la Comisión, no hubo consenso. Si no se define debidamente la función del Estado de abanderamiento en el convenio, es difícil ver cómo la gente de mar va a poder beneficiarse en la práctica.

Al prepararnos para la reunión marítima de la Conferencia, instamos a todos los Estados Miembros a que tengan presente que nuestro objetivo es lograr condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar, y poder impulsar el Programa de Trabajo Decente de la OIT. Esto lo queremos lograr para que toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad, tenga acceso, a una protección adecuada en materia de seguridad social.

Con gusto trabajaremos con nuestros interlocutores sociales y con los Estados Miembros para lograr más adelantos en los temas que ha tratado la Comisión y queremos también dar las gracias a todas las personas que han participado en las labores de la Comisión núm. 3.

Original inglés: Sra. LEWANDOWSKA (Vicepresidenta gubernamental, Comisión núm. 3)

No tengo ninguna declaración oficial que formular. Todo lo que quería decir ya lo han dicho la Ponente y los Vicepresidentes de la gente de mar y de los armadores. Sólo añadiré que la Comisión núm. 3 tenía que abordar un ámbito temático muy amplio en el transcurso de estas dos semanas, y hemos logrado examinar prácticamente todas las cuestiones del Título 4. Ha sido un gran honor para mí trabajar con personas con tanta experiencia en representación de los tres Grupos de nuestra Comisión. Estoy convencida de que hemos hecho todo lo posible para preparar, como era debido, el proyecto de texto. Quisiera agradecer muy sinceramente a la Sra. Doumbia-Henry y a su equipo, que nos han prestado una ayuda valiosísima a lo largo de nuestros debates.

Original inglés: Sra. BALDOZ (Presidenta de la Comisión núm. 3)

El informe de la Comisión núm. 3 sobre protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social es producto de un debate exhaustivo entre los interlocutores sociales y los gobiernos, quienes expresaron sus opiniones de forma honrada, franca y sincera. Los debates de la Comisión se caracterizaron por la confianza y el respeto mutuos, verdaderas características del tripartismo y el diálogo social, que hacen de la OIT una organización internacional única en cuanto a sus valores y tradiciones.

La presidencia estuvo bendecida por el Señor. La enorme experiencia, la buena voluntad y la buena fe de los oradores nos permitieron llegar a un consenso sobre cómo proceder con los textos encerrados entre corchetes o llaves.

Los debates fueron intensos, pero reflejaron la cohesión de los interlocutores sociales y de unos Miembros con distintas circunstancias nacionales, en su objetivo común de mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar, cualquiera que fuera su nacionalidad, y la expresión unánime del reconocimiento de su derecho a la protección en materia de

seguridad social y la atención médica a bordo de los buques.

La Comisión es consciente del «delicado» equilibrio que se ha logrado en el reparto de responsabilidades entre los Miembros y los interlocutores sociales, habida cuenta de la compleja aplicación de los programas de bienestar, atención médica y protección en materia de seguridad social de muchos países. Teniendo esto presente y con las claras explicaciones de la lógica de los proyectos de textos, la Comisión consiguió quitar una gran parte de los corchetes o llaves, y adoptar la mayoría de los textos presentados. En aquellos casos en que los textos fueron enmendados, estamos seguros de que se mejoró el proyecto de Convenio, y expresamos nuestro agradecimiento a las personas que colaboraron con las modificaciones y llegaron a un acuerdo sobre las mismas.

Las únicas disposiciones que todavía quedan pendientes son las relativas al logro de unas reglas de juego uniformes. Sin embargo, hubo una divergencia de opiniones en cuanto a la forma de lograrlo, según las circunstancias de cada país. Seguimos teniendo grandes esperanzas, en base a nuestros debates, de encontrar una solución a las distintas posiciones de los gobiernos, los armadores y la gente de mar, lo que posiblemente se logrará en un futuro muy próximo.

Los resultados son una clara muestra de la madurez e integridad del proyecto de instrumento a la hora de intentar que el sistema de protección en materia de salud, atención médica, bienestar y seguridad social que figura en las normas existentes se acerque más a los intereses de la gente de mar, y de mejorar la aplicabilidad de dicho sistema para que los armadores y los gobiernos puedan aportar condiciones de vida y de trabajo dignas a toda la gente de mar, sin que tengan que cargar con una responsabilidad desigual al garantizar esta protección.

Gracias a este resultado, que es el fruto de debates exhaustivos y del consenso obtenido con la ayuda del grupo de trabajo de composición reducida y del Comité de Redacción, la Comisión es consciente de haber contribuido considerablemente a la consecución de un objetivo fundamental de la OIT, a saber, la ratificación más amplia posible de este instrumento sobre el trabajo marítimo, una vez que sea adoptado.

Agradezco pues, muchísimo la experiencia, la competencia, y la dedicación del Sr. Cox, Vicepresidente de los armadores en nuestra Comisión, y de la Sra. Smith, Vicepresidenta de la gente de mar, así como de sus secretarios, la Sra. James y el Sr. Heller.

También quisiera expresar mi mayor gratitud a los representantes de los distintos gobiernos que participaron activamente en nuestra Comisión. No hace falta que mencione sus nombres, pero los demás miembros de la Comisión recuerdan perfectamente sus opiniones, gracias a la gran competencia y diplomacia de las que hicieron gala durante nuestras deliberaciones. En particular, cabe mencionar a la Sra. Lewandowska, Vicepresidenta del Grupo Gubernamental, y a la Sra. Elhamid, por su excelente trabajo, que valoramos especialmente.

Finalmente, quisiera agradecer sinceramente la competencia, inspiración y gestión general de la Sra. Doumbia-Henry y su personal, en particular el Sr. Appave y el Sr. Escobar. Sin sus intervenciones y consejos, siempre oportunos, la Comisión se hubiera perdido en los muchos temas que necesita-

ban una documentación adecuada y una explicación del contexto histórico. Del mismo modo, quisiera dar las gracias a los intérpretes por su valiosa función, al proporcionar una traducción precisa de las labores y, por consiguiente, evitar problemas innecesarios en nuestra comunicación eficaz.

En calidad de Presidenta de la Comisión núm. 3, apoyo la adopción del informe de la Comisión por parte de este órgano. En nombre de mi país, Filipinas, y de mi delegación, quisiera dar las gracias al Presidente de la Conferencia por haberme concedido el privilegio de presidir dicha Comisión. Ha sido un trabajo de lo más apasionante y gratificante.

Original francés: El PRESIDENTE

Si no hay otras declaraciones generales sobre el informe, les propongo proceder a la aprobación del informe de la Comisión núm. 3.

Tiene la palabra el delegado de los armadores.

Original inglés: Sr. COX (*armador, Estados Unidos*)

Es una moción de orden, en realidad. Con respecto a la pauta B.4.1, se indica que dicha pauta se había remitido a la Comisión núm. 2. Se me informa además de que la Comisión núm. 2 también ha examinado otros párrafos que eran de la competencia de la Comisión núm. 3. Deseo precisar por lo que respecta al párrafo 4, a), de la norma A.4.1, que nuestra Comisión no renunció en ningún momento a sus prerrogativas al respecto. Ahora bien, en el informe de la Comisión núm. 2 también figurará, sin duda, una referencia a esta disposición. Considero que eso no tiene razón de ser.

Original francés: El PRESIDENTE

Como todavía no disponemos del informe de la Comisión núm. 2, propongo que esto lo tratemos cuando nos llegue dicho informe.

Original inglés: Sra. SMITH (*gente de mar, Noruega*)

Habida cuenta de los comentarios que acaban de formular los armadores, nos remitimos al párrafo 22, para señalar que el Grupo de la Gente de Mar se opuso firmemente a la cifra mínima. Dejamos en sus manos decidir si hubo o no un consenso general respecto a la cuestión.

Original francés: El PRESIDENTE

Creo comprender que en el párrafo 22, lo que a usted le molesta es que se haga alusión a un «consenso general».

Original inglés: Sra. SMITH (*gente de mar, Noruega*)

Sólo quisiéramos indicar, y usted verá en los párrafos anteriores, que el Grupo de la Gente de Mar se opuso firmemente a la cifra mínima de 15. Ya que ésta es la nota del Presidente, simplemente deseáramos recordar que nosotros nos opusimos a esa cifra. Por lo tanto, ¿puede realmente decirse en el párrafo 22 que hubo un consenso general?

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Según entiendo, el texto del párrafo 4, a) ha sido adoptado. Por lo tanto, hubo consenso para su adopción. ¿Considera usted que no hubo consenso para la adopción de ese párrafo con la cifra que contiene? Esto se refiere a la decisión de aprobar una disposición concreta. Se trata de la decisión final, no del debate que llevó a esa decisión. Quisiera estar segura de si usted pone en tela de juicio la adopción del texto por la Comisión. Creo que es así que debe

interpretarse la intervención de la Presidenta en el párrafo 22.

Original inglés: Sra. SMITH (*gente de mar, Noruega*)

Lo que dijimos, y quisiéramos que conste en actas, es que nos opusimos firmemente a la cifra mínima de 15. Ahora bien, en ese párrafo se dice que la Presidenta tomó nota de que había un consenso general. Lo que quiero decir simplemente es que, dado que nosotros nos habíamos opuesto a esa cifra, me pregunto si puede decirse francamente que hubo un consenso general.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

A mi parecer el texto se adoptó, pero vamos a intentar modificarlo para tener en cuenta lo que se ha dicho.

Original inglés: Sr. CRUMLIN (*gente de mar, Australia*)

Quisiera expresar en mi carácter de portavoz de la gente de mar de la Comisión núm. 2, que en el texto que se nos entregó, como se había convenido, la cifra en cuestión figuraba entre llaves.

Original inglés: Sra. DOUMBIA-HENRY (*representante del Secretario General de la Conferencia*)

Creo que se ha tomado debida nota, en los párrafos precedentes, de la objeción presentada por la gente de mar. Por lo tanto, considero que no hay problema, pero estoy dispuesta a examinar nuevamente el párrafo 22 a fin de incorporar las modificaciones necesarias. Ese párrafo podría quedar redactado como sigue: «La Presidenta tomó nota de que hay acuerdo para mantener el texto del párrafo 4, a), tal como figura en el proyecto recomendado.»

Original francés: El PRESIDENTE

¿Es aceptable esta formulación para todos? Tal parece que sí. Por lo tanto, les propongo continuar con el examen del informe.

Original ruso: delegación gubernamental de la Federación de Rusia

La Federación de Rusia quisiera presentar una enmienda al párrafo 145.

Original francés: El PRESIDENTE

Puesto que se trata de una intervención del Grupo de los Armadores, ¿podría indicar la enmienda que desea aportar a dicho párrafo?

Original ruso: delegación gubernamental de la Federación de Rusia

La Federación de Rusia forma parte del grupo de países que apoyaron la sustitución de «en consulta con» por la expresión «previa consulta a».

Original francés: El PRESIDENTE

Se añadirá la Federación de Rusia a la lista de países que aprobaron ese cambio.

Original inglés: Sra. SMITH (*gente de mar, Noruega*)

Quisiéramos añadir un nuevo párrafo después del 348 en relación con una intervención de la portavoz del Grupo de la Gente de Mar que deseaba confirmar si había comprendido bien la intervención de la delegación del Reino Unido.

Original francés: El PRESIDENTE

Esa observación no se ha recogido en efecto en el informe.

Original inglés: delegación gubernamental de Bahamas

Deseamos que se introduzca una modificación en el párrafo 345.

Original francés: El PRESIDENTE

Como se trata de un párrafo relativo al Japón, ¿podría usted precisar cuál es su solicitud?

Original inglés: delegación gubernamental de Bahamas

Al final del párrafo se menciona una intervención de nuestra delegación, sin embargo no se recoge de manera exacta nuestra intervención. Nosotros formulamos comentarios adicionales que quisiéramos que también queden reflejados.

Original inglés: delegación gubernamental del Reino Unido

Queremos presentar una modificación al párrafo 348 y formular también una pregunta. Habida cuenta de la intervención que acaba de hacer el Grupo de la Gente de Mar pidiendo que se añada un párrafo adicional después del párrafo 348 en el que se recoja una pregunta que formularon a nuestro Gobierno, ¿no se podría insertar también un párrafo en el que se recoja nuestra respuesta?

Original francés: El PRESIDENTE

Le invito a discutir esto con la Secretaría y el Grupo de la Gente de Mar.

Original inglés: delegación gubernamental del Japón

Voy a presentar una modificación relativa al párrafo 388, tras las debidas consultas con el distinguido delegado de Bahamas.

Original árabe: delegación gubernamental de Túnez

Deseamos que se efectúe una modificación en el párrafo 371.

Original francés: El PRESIDENTE

Dado que en ese párrafo se citan varios gobiernos, ¿podría usted precisar en qué consiste esa modificación?

Original árabe: delegación gubernamental de Túnez

En relación con lo que nosotros dijimos, varios elementos de nuestra intervención no se han recogido en ese párrafo.

Original inglés: delegación gubernamental de Dinamarca

Deseamos hacer un cambio menor al texto del párrafo 402: mi colega de la Comisión núm. 3 es una señora, por lo tanto habría que decir «la oradora» y no «el orador».

Original inglés: delegación gubernamental de Bahamas

Deseamos hacer algunas pequeñas modificaciones a los párrafos 405 y 411.

Original francés: El PRESIDENTE

¿Podría usted precisar su pedido con respecto al párrafo 411?

Original inglés: delegación gubernamental de Bahamas

En el párrafo 411 se dice que nosotros respaldamos al miembro gubernamental de Noruega y, en realidad, lo que nosotros respaldamos fue la intervención de los armadores que se reproduce en el párrafo 410. Nuestro apoyo tiene que desplazarse, pues, del párrafo 411 al párrafo 410.

Original francés: El PRESIDENTE

Hemos terminado el examen del informe de la Comisión núm. 3. De no haber objeciones, ¿puedo considerar que se aprueba el informe de la Comi-

sión núm. 3, con las modificaciones que se han introducido?

(Se aprueba el texto del informe de la Comisión núm. 3, con las modificaciones que se han introducido.)

(Se levanta la sesión a las 19 h. 45.)

Resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo

La Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Organización Internacional del Trabajo,

Convocada en Ginebra del 13 al 24 de septiembre de 2004 por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo,

Habiendo discutido el proyecto de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo,

Señalando que en las disposiciones del proyecto de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo se pide a todo Estado que lo ratifique que cumpla las exigencias establecidas en el Convenio,

Reconociendo que la ratificación y el éxito en la aplicación del Convenio refundido deberían depender de la disponibilidad de los conocimientos técnicos especializados y de los recursos materiales necesarios en cada uno de los Estados que lo ratifiquen,

Señalando la necesidad urgente de prestar a los Estados Miembros asistencia para que desarrollen la capacidad nacional en lo que se refiere al establecimiento de un sistema nacional eficaz para la inspección y la certificación con respecto a las condiciones de trabajo marítimo;

1. Insta a los Miembros a que convengan entre sí medidas de cooperación que sirvan para:

- a) desarrollar las instituciones y la capacidad nacionales para la inspección y la certificación con respecto a las condiciones de trabajo marítimo;
- b) proporcionar formación e intercambiar conocimientos y experiencias sobre la formulación y la elaboración de políticas, legislación y procedimientos nacionales para la inspección y la certificación con respecto a las condiciones de trabajo marítimo;
- c) reforzar las medidas para desarrollar tanto la cooperación y el intercambio de información como la prestación de asistencia material en los planos internacional, regional y bilateral en apoyo de la ratificación y la aplicación del Convenio en el ámbito nacional.

2. Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que pida al Director General que:

- a) ponga en práctica un plan de acción en materia de cooperación técnica a fin de que las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo puedan desarrollar la capacidad necesaria para aplicar de manera efectiva las disposiciones pertinentes del Convenio y de que los Estados Miembros puedan ratificarlo;
- b) estudie un mecanismo tripartito apropiado para facilitar la aplicación del Convenio mediante la preparación de manuales y material didáctico específicos sobre las reglas, normas y pautas recogidas en el Convenio;
- c) movilice y asigne los recursos necesarios para que el programa de cooperación técnica de la Organización pueda prestar asistencia a los Estados Miembros en lo que atañe a la aplicación de las disposiciones sobre inspección y certificación recogidas en el Convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

INDICE

Página

Segunda sesión:

Resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo: Presentación, discusión y adopción	1
<i>Oradores:</i> Sra. Hendarti, Sr. Zhang, Sr. Lindemann, Sr. Orrell, Sr. Jennings, Sr. Li, Sr. Yahmadi	
Informe de la Comisión núm. 1: Presentación, discusión y aprobación	3
<i>Oradores:</i> Sr. Shinguadja, Sr. Hajara, Sr. Orrell, Sr. Jeon, Sr. Carlton, Sra. Doumbia-Henry	
Informe de la Comisión núm. 3: Presentación, discusión y aprobación	10
<i>Oradores:</i> Sra. Elhamid, Sr. Cox, Sra. Smith, Sra. Lewandowska, Sra. Baldoz, Sra. Doumbia-Henry, Sr. Crumlin, delegados gubernamentales de la Federación de Rusia, Bahamas, Reino Unido, Japón, Túnez y Dinamarca	
Resolución relativa a la cooperación técnica para reforzar las capacidades de las administraciones nacionales responsables de la inspección del trabajo marítimo	16